



Wiki Loves Monuments: Fotografiați un monument, ajutați Wikipedia și câștigați!

Mai mult

Afacerea Strousberg

De la Wikipedia, enciclopedia liberă

Afacerea Strousberg a fost un mare scandal político-financiar din **secolul al XIX-lea**, având ca obiect concesionarea construcției liniei ferate Roman - București - Vârciorova către consorțul condus de **Bethel Henry Strousberg**, un antreprenor evreu născut în **Prusia Orientală** cu numele **Beruch Hirsch Strousberg**, naturalizat în Germania cu numele **Barthel Heinrich Strausberg**. Scandalul a fost provocat de neregulile descoperite ulterior în contract și de condițiile de concesionare, total nefavorabile statului român.

Redactarea contractului a fost făcută chiar la Berlin, de către partea germană, fiind apoi înaintat principelui Carol I la **18 februarie 1868**. La rândul său, acesta l-a trimis pentru dezbatere comisiei constituite pentru construcția căii ferate pe **22 februarie 1868**.

Pe **10 septembrie** a același an, Parlamentul Principatelor Unite adoptă legea prin care construcția căii ferate este atribuită consorțiu Strousberg. Magistrala urma să conțină 4 tronsoane:

1. Roman - Mărășești - Tecuci - Bârlad;
2. Galați - Brăila - Buzău - Ploiești - București;
3. București - Pitești - Slatina - Craiova - Turnu Severin - Vârciorova (la granița cu **Austro-Ungaria**);
4. Buzău - Focșani - Mărășești (optional, după terminarea celorlalte trei)



Heinrich Strousberg

După terminarea lucrărilor, compania urma să exploateze linia ferată timp de 90 de ani. Desfășurarea lucrărilor este marcată de numeroase ilegalități (diferențe între măsurătorile guvernului și ale firmei, lucrări întârziate, dar plătite etc.). După ce Strousberg a dat faliment în 1870, pe **5 iulie 1871** este adoptată legea ce anula concesiunea căii ferate către consorțiu Strousberg. În cele din urmă, concesiunea a fost preluată în 1872 de bancherii vienezi Bleichroder și Hansemann. Lucrarea s-a încheiat în 10 ani.^[1]

Construcția căii ferate este preluată de societatea Staatsbahn, din Viena, la cererea deținătorilor de obligații ale consorțiu Strousberg, care preluaseră toate drepturile și obligațiile consorțiu. În **1874**, și Societatea acționarilor își termină fondurile și statul român este obligat să răscumpere o parte din rețea. După **Războiul de Independență al României**, au loc alte negocieri cu partea germană, în urma căror, în 1880, statul român a răscumpărat întreaga rețea.

Note [modifica | modifica sursă]

1. ^ Problema căilor ferate și afacerea Strousberg

Bibliografie [modifica | modifica sursă]

- C. Botez; D. Urmă; I. Saizu, *Epopeea feroviară românească*, București, Editura Sport-Turism, 1977

Categorii: Istoria transportului feroviar | Scandaluri politice

Ultima editare a paginii a fost efectuată la 12 martie 2019, ora 16:54.

Acest text este disponibil sub licență [Creative Commons cu atribuire și distribuire în condiții identice](#); pot exista și clauze suplimentare. Vedeți detalii la [Termenii de utilizare](#).

[Politica de confidențialitate](#) [Despre Wikipedia](#) [Termeni](#) [Versiune mobilă](#) [Dezvoltatori](#) [Statistics](#) [Cookie statement](#)